



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 18]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 15, 2007/पौष 25, 1928

No. 18]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 15, 2007/PAUSA 25, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 जनवरी, 2007

सं. टीएमपी/55/2004-एमओपीटी.-महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार दक्षता संबंधित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/55/2004-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2006 के 29वें दिन पारित)

यह मामला दक्षता संबंधित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने एमओपीटी में पोत संबंधी प्रभाषों में दक्षता संबंधित वृद्धि निर्धारित करते हुए 24 नवंबर, 1998 को एक आदेश पारित किया था। यह ईएलटी योजना इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 31 अगस्त, 2000 द्वारा संशोधित की गई थी। इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2002 में अधिसूचित दरमान में यह योजना भी शामिल की गई थी।

2.2. एमओपीटी ने पाया कि एमओएचपी में प्राप्त की गई उच्च लदान दर के बावजूद अधिकांश मामलों में, कई पोतों ने पोतवणिकों द्वारा कार्गो के संग्रहण में विलंब के कारण इस योजना के अधीन निर्धारित की गई अंतिम समय सीमा को पार किया है। परिणामस्वरूप, पत्तन को उसकी पहुंच के बाहर के कारणों से इसका प्रोत्साहन लाभ गंवाना पड़ा और इससे वित्तीय हानि हुई (यदि मूल ईएलटी योजना के अधीन अर्जित प्रीमियम से तुलना की जाए)। अतः इसने पोतवणिकों पर आरोप्य बर्thing-पूर्व विराम समय को अलग रखने के लिए सूत्र की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन भेजा था।

2.3. वर्तमान ईएलटी योजना की समीक्षा के लिए एमओपीटी का अभ्यावेदन खारिज करते समय, इस प्राधिकरण ने, यह पाया था कि एमओपीटी द्वारा बताया गया वित्तीय नुकसान वास्तव में इस संदर्भ में कल्पित नुकसान था कि पत्तन कल्पित योजना के अंतर्गत क्या अर्जित किया। पोतवणिक द्वारा कार्गो के संग्रहण में विलंब के संबंध में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 20 सितम्बर, 2001 में टिप्पणी दी थी कि पोतवणिक द्वारा कार्गो के संग्रहण में संभावित विलंब प्रचालनात्मक रूप में पत्तन द्वारा व्यवस्थित किया जाएगा। पत्तन को केवल ऐसे पोतों को पत्तन में प्रवेश की अनुमति देनी चाहिए जिनके पास उस बारे में संबद्ध पोतवणिक द्वारा यथा प्रमाणित स्टेक-यार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्गो हो।

3.1. कार्गो के संग्रहण में संभावित विलंब को व्यवस्थित करने के लिए, एमओपीटी ने 24 दिसम्बर, 2002 को एक परिपत्र जारी किया था जिसमें व्यापार-जगत को बताया गया था कि ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय की गणना स्टेक-यार्ड में पर्याप्त कार्गो अर्थात् पार्सल आकार का 90 प्रतिशत की उपलब्धता के समय से किया जाएगा। इस परिपत्र के संदर्भ में, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन (जीएमओईए) और मुरुगांव शिप्स एजेंट्स असोसिएशन (एमएसएए) ने यह आरोप लगाते हुए अभ्यावेदन प्रस्तुत किए थे कि एमओपीटी ने वास्तविक घुमाव समय के परिकलन की पद्धति को टीएमपी के अनुमोदन के बिना बदला है और इसलिए, इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया था कि एमओपीटी द्वारा जारी किए गए परिपत्र को पूर्वव्यापी प्रभाव से वापस लेने का आदेश दिया जाए।

3.2. एमओपीटी ईएलटी योजना में संशोधन के लिए सितम्बर, 2003 में प्रस्ताव दाखिल किया था जिस पर सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी। इस मामले में आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी को पिछले पांच वर्षों से संबंधित आंकड़ों का विश्लेषण करने जिससे अंतिम समय सीमा निर्धारित की जा सके, पूर्वकाल में नई लागू की गई शर्त को पूरा करने वाले मामलों की पहचान करने और जीएमओईए और एमएसएए के साथ विचार-विमर्श कर एक माह के भीतर सम्मत प्रस्ताव अग्रेषित करने की सलाह दी गई थी।

3.3. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने यथास्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया था और कहा था कि सम्मत प्रस्ताव दो माह पश्चात दाखिल किया जाएगा। अतः इस प्राधिकरण ने इस मामले को वापस लिया गया मानकर 22 जून, 2004 को एक आदेश पारित किया था और निर्णय लिया गया था कि संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होने पर नए सिरे से विचार किया जाएगा। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने कहा था कि पत्तन को केवल ऐसे पोतों को प्रवेश की अनुमति देनी चाहिए जिनके पास स्टेक-यार्ड में पार्सल आकार का 90 प्रतिशत हो, तथापि, वास्तविक निष्पादन को प्रमाणित करने वाली ऐसी शर्त लागू करते समय, न्यूनतम स्तर की गणना करते समय तदनुरूपी परिवर्तन भी किए जाएं। यद्यपि, चूंकि एमओपीटी ने यथास्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने इस मुद्दे पर आगे कोई और कार्यवाही करना जरूरी नहीं समझा और एमओपीटी को अनुमति दे दी कि अगस्त, 2002 के आदेश में अनुमोदित ईएलटी योजना को जारी रखा जाए। संशोधित प्रस्ताव पर नए सिरे से विचार किया जाना था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एमओपीटी ने ईएलटी योजना के संशोधन के लिए सितम्बर, 2004 में प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

4.2. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:

- (i) टीएमपी द्वारा निर्धारित ईएलटी सूत्र के बारे में सुझाव दिया गया है कि "अंतिम सीमा" के परिकलन के लिए पांच वर्षों की अवधि निर्धारित की जाए ताकि पोतों के प्रतीक्षा समय में किन्हीं भिन्नताओं को पांच वर्षों की अवधि में बराबर किया जा सके। तथापि, किसी कार्गो के संग्रहण के कारण पोतों के प्रतीक्षा समय में वर्ष 2002-03 के दौरान असामान्य रूप में बहुत अधिक वृद्धि हुई और परिणामस्वरूप ऐसी उत्पन्न हो रही असंगत स्थिति को दूर नहीं किया जा सका। पांच वर्षों के आंकड़ों के आधार पर अंतिम समय सीमा लागू करने से राजस्व के नुकसान के रूप में पत्तन के सामने गंभीर समस्याएं आएंगी, इसलिए, निर्धारित समय सीमा के परिकलन के सूत्र को संशोधित करना आवश्यक है।
- (ii) गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन (जीएमओईए), भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी असोसिएशन (आईएमएसए) और मुरुगांव शिप्स एजेंट्स असोसिएशन (एमएसएए) के सदस्यों की संयुक्त समिति ने इस संबंध में कई बैठकें आयोजित कीं और निम्नलिखित बिंदुओं पर सहमति बन पाई:
  - (क) आगमन समय के प्रयोजन के लिए 90 प्रतिशत संग्रहण विनिर्दिष्ट करना सहमति योग्य है।
  - (ख) टीएमपी सूत्र के अनुसार, औसत निर्धारित समय सीमा पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों के आधार पर निर्धारित की जानी चाहिए। चूंकि पिछले 5 वर्षों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए, प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए, अंतिम समय सीमा पिछले 2 वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर निर्धारित की जा सकती है।

(ग) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पुराने सूत्र पर आधारित निर्धारित समय सीमा को पुनः निर्धारित करने के लिए प्रयोक्ताओं के अभ्यावेदन पर पत्तन का मत था कि ऐसा नहीं किया जा सका क्योंकि टीएएमपी की ईएलटी योजना के अनुसार पिछले 5 वर्षों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। इसके अलावा, बिना कार्गो संग्रहण के आने वाले पोतों की अधिक संख्या के कारण असंगतता आ गई है और भिन्नताएं दूर नहीं की जा सकीं। पत्तन को भी बिना उसकी गलती के भारी नुकसान उठाना पड़ेगा।

4.3. एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि यदि वर्तमान ईएलटी योजना को जारी रखा जाता है तो बहुतायत पोतों से इसे भारी वित्तीय नुकसान होगा। यद्यपि, इसने 90 प्रतिशत कार्गो वाले पोतों और वर्ष 2004-05 के लिए पिछले दो वर्षों के आंकड़ों के आधार पर बर्थिंग-पूर्व विराम के लिए अंतिम समय सीमा निर्धारित करने की अनुमति प्रदान करे हुए वर्तमान ईएलटी योजना का संशोधन अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। तदनुसार, प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए बर्थिंग-पूर्व विराम के लिए औसत अंतिम समय सीमा 0.81 दिन निर्धारित की गई थी। एमओपीटी ने सूचित किया है कि प्रासंगिक प्रयोक्ता स्टेक-यार्ड में 90 प्रतिशत कार्गो के संग्रहण पर पोत का आगमन समय और पिछले 2 वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अंतिम सीमा निर्धारित करने पर विचार करने के लिए सहमत हैं। संयुक्त समिति की बैठक के कार्यवृत्त भी इस स्थिति की पुष्टि करते हैं।

4.4. अभिव्यक्त अत्यावश्यकताओं और एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित सहमत स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण वर्ष 2004-05 के लिए निम्नलिखित प्रस्तावित व्यवस्था को तदर्थ अनुमोदन प्रदान करता है:

- (i) ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय में शामिल बर्थिंग-पूर्व विराम समय की गणना स्टेक-यार्ड में पर्याप्त कार्गो अर्थात् पार्सल आकार का 90 प्रतिशत की उपलब्धता और नौभरण के लिए तैयार होने के समय से की जाएगी।
- (ii) वर्ष 2004-05 के लिए अंतिम सीमा पिछले दो वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर निर्धारित की जाए।
- (iii) चूंकि स्टेक-यार्ड में पार्सल आकार के 90 प्रतिशत की उपलब्धता संबंधी शर्त वास्तविक निष्पादन को मूल्यांकन के लिए लागू किया जा रहा है, इसलिए पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अंतिम समय सीमा निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बनाए रखा जाए।

5. इसी बीच, जीएमओईए से प्राप्त पत्र में कहा गया था कि इस तथ्य के बावजूद कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 22 जून, 2004 में विशेष रूप से यथास्थिति बनाए रखने और इसके वर्तमान दरमान में यथा निर्धारित ईएलटी योजना को जारी रखने का आदेश दिया था, एमओपीटी वर्ष 2002 में जारी किए गए इसके परिपत्र के अनुसार ईएलटी योजना लागू करना जारी रखे हुए है। एमओपीटी ने टीएएमपी के आदेश के गलत निर्वहन के मद्देनजर इससे गलत तरीके से वसूल किए सभी प्रभार वापस करने का इसका अनुरोध खारिज कर दिया है। चूंकि एमओपीटी टीएएमपी के उक्त आदेश को बिना लागू किए इसके पूर्ववर्ती परिपत्र के अनुसार ईएलटी योजना को जारी रखे हुए है, इसलिए इसने इस प्राधिकरण को इसमें दखल देने और मामले को स्पष्ट करने का अनुरोध किया है। इस संदर्भ को एमओपीटी द्वारा दाखिल किए गए मौजूदा प्रस्ताव के साथ व्यवहारित करने का निर्णय लिया गया है।

6.1. तदनुसार, एमओपीटी के प्रस्ताव और जीएमओईए से प्राप्त संदर्भ की प्रति संबद्ध पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थीं। जीएमओईए से प्राप्त संदर्भ भी एमओपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। इस संबंध में हमें एमओपीटी से अभी तक कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

6.2. एमओपीटी के प्रस्ताव पर हमें जीएमओईए के अलावा किस अन्य प्रयोक्ता से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं। जीएमओईए से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एमओपीटी ने जीएमओईए द्वारा दिए गए बिंदुओं पर कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं भेजी है।

7.1. तत्पश्चात्, एमओपीटी ने सूचित किया कि ईएलटी योजना के अंतर्गत प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए अंतिम सीमा पिछले दो वर्षों से वास्तविक आंकड़ों और स्टेक-यार्ड में 90 प्रतिशत कार्गो की उपलब्धता और नौभरण के लिए तैयार रहने की गणना पर आधारित है। ईएलटी योजना में इस शर्त को तदर्थ अनुमोदन जीएमओईए, एमएसएए और आईएनएसए के बिना किसी शिकायत के ठीक चला रहा है। चूंकि इस मामले को अंतिम रूप नहीं दिया गया है और यह योजना प्रचालन वर्ष 2005-06 के लिए अक्टूबर, 2005 से भी लागू की जानी थी, इसलिए इसने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वर्तमान योजना के तदर्थ अनुमोदन को वर्ष 2005-06 के लिए विस्तारित कर दिया जाए। इसने उल्लेख किया है कि अंतिम सीमा निर्धारित करने के लिए दो मुख्य पैरामीटरों अर्थात् क्रमशः प्रति जलयान बर्थिंग-पूर्व औसत प्रतीक्षा समय और 0.69 दिन निर्धारित करने वाले पिछले 3 वर्षों के आंकड़ों पर आधारित औसत दैनिक लदान दर और 57481 मिलियन टन को प्रचालन वर्ष 2005-06 के लिए गणना में लिया जाए।

7.2. एमओपीटी का यह पत्र संबद्ध प्रयोक्ता संगठनों को प्रस्तावित व्यवस्था प्रचालन वर्ष 2005-06 के लिए अक्टूबर, 2005 से लागू करने के लिए उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने हेतु भेजा गया था।

7.3. गोवा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री एमओपीटी के इस प्रस्ताव को वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकृत किए जाने पर सहमत है। टीएएमपी इस प्रस्ताव को वर्ष 2004-05 के लिए पहले ही तदर्थ अनुमोदन प्रदान कर चुका है। पिछले तीन वर्षों (पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों के अभाव में) के आधार पर यह केवल उसी सिद्धांत का विस्तारण है। किसी भी मामले में, एमओएचपी में लादित पोलों पर कोई लागत संबंधी प्रभाव नहीं पड़ेगा।

जीएमओईए ने अपनी पूर्ववर्ती टिप्पणियों को दोहराया है। बर्थिंग-पूर्व औसत विराम समय के परिकलन के लिए पिछले दो वर्षों के आंकड़ों को स्वीकार करने में इसे कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, इसने उल्लेख किया है कि "अंतिम सीमा" सूत्र (अर्थात् औसत दैनिक लदान दर) के परिकलन में शामिल अन्य पैरामीटर पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों के आधार पर, क्योंकि सूत्र के ये दोनों तत्व एक-दूसरे से अलग हैं और इनका एक-दूसरे पर प्रभाव नहीं है।

8. वर्ष 2004-05 के लिए ईएलटी के लिए प्रदान किए गए तदर्थ अनुमोदन को वर्ष 2005-06 के लिए तब तक जारी रखने का निर्णय लिया गया था जब तक इस प्रस्ताव का अंतिम रूप में निपटान नहीं हो जाता बशर्ते अंतिम सीमा का निर्धारण एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित पिछले तीन वर्षों के आंकड़ों पर आधारित हो।

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 जुलाई, 2006 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया। जीएमओईए ने एमओपीटी के प्रस्ताव पर पूर्ववर्ती निवेदन को दोहराते हुए स्लाइड प्रस्तुतिकरण दिया। इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में एमएसएए ने अपने निवेदन रखे।

9.2. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार, मुरुगांव पत्तन न्यास को सलाह दी गई कि वह पांच वर्ष की औसत पर बर्थिंग-पूर्व विराम समय पर विचार करने के लिए गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन के साथ आगे की बातचीत करे और एमओपीटी द्वारा मानक के असमायोजन के कारण पूर्वकाल में ली गई अधिक बिल राशि वापस की जाए।

9.3. एमओपीटी ने अपने जवाब में सूचित किया है कि उसने सूचना की अनापूर्ति के आरोपों सहित उनके द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों पर बातचीत और समाधान के लिए जीएमओईए के साथ एक बैठक की है। इसने उक्त बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति अग्रेषित की है। पत्तन द्वारा अपनाए गए बर्थिंग-पूर्व विराम समय और आरोपित अधिक बिल राशि के संबंध में, सर्वसम्मति से यह सहमति बनी कि इसे टीएएमपी पर छोड़ दिया जाए कि वह जो भी चाहे निर्णय करे।

10.1. तत्पश्चात्, पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार, एमओपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह वर्तमान ईएलटी योजना वर्ष 2006-07 के लिए भी अनुमोदित करें क्योंकि इस योजना के लिए प्रचालन वर्ष 1 अक्टूबर, 2006 से शुरू होना था।

10.2. इस प्राधिकरण ने वर्ष 2005-06 के लिए ईएलटी योजना के लिए प्रदान किया गया तदर्थ अनुमोदन वर्ष 2006-07 के लिए (1 अक्टूबर, 2006 से शुरू) जारी रखने की अनुमति प्रदान की बशर्ते अंतिम समय सीमा एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित पिछले चार वर्षों के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित होगी। एमओपीटी को यह सलाह भी दी गई थी कि वह पिछली औसत के परिकलन से लिए गए प्रयुक्त प्रासंगिक आंकड़े प्रयोक्ताओं के साथ बांटे और रिपोर्ट में पाई गई त्रुटि को सही करें।

11. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति विचार के लिए प्रकट होती है :

- (i) इस योजना पर शासित विभिन्न शर्तों को निर्धारित करते हुए दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना अंतिम बार अगस्त, 2000 में संशोधित की गई थी। एमओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित यह योजना सही से चलती रही है तब से स्टेक-यार्ड में कार्गो के 90 प्रतिशत की उपलब्धता के बारे में पत्तन द्वारा लगाई गई शर्त संबंधी मुद्दों को छोड़कर प्रयोक्ताओं से कोई मुख्य आपत्तियां अथवा शिकायतें नहीं मिली हैं।

पत्तन के पास प्रासंगिक पूर्व आंकड़ों की अनुपलब्धता को व्यवस्थित करने के मद्देनजर प्रारंभिक तौर पर प्रचालन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए ईएलटी योजना में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित कुछ संशोधन के साथ तदर्थ अनुमोदन भी प्रदान किया गया है।

- (ii) वर्ष 2000 में संशोधित ईएलटी योजना लागू करने के एक वर्ष के भीतर एमओपीटी ने उल्लेख किया था कि अनुमोदित योजना के अनुसार उस पर आरोपित किए जाने वाले कारणों से नहीं बल्कि पोतकणिक द्वारा कार्गो संग्रहण में विलंब के कारण इसे प्रोत्साहन राशि मंजुरी पड़ रही है। इस योजना की समीक्षा करने के इसके अनुरोध पर इस प्राधिकरण द्वारा सकारात्मक रूप में विचार नहीं किया गया था और पत्तन को यह सलाह भी दी गई थी कि वह केवल ऐसे पोतों को पत्तन में प्रवेश दे जिनके पास स्टैक-यार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्गो हो।
- (iii) (क) इस प्रचालन मुद्दे को देखने के लिए, एमओपीटी ने यह संप्रेषित करते हुए दिसम्बर, 2002 में परिपत्र जारी किया था कि ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय की गणना स्टैक-यार्ड में पर्याप्त कार्गो अर्थात् पार्सल आकार का 90 प्रतिशत की उपलब्धता के समय से की जाएगी।

जीएमओईए ने टीएमपी के अनुमोदन के बिना एमओपीटी द्वारा यह शर्त लागू किए जाने पर शुरू में आपत्ति उठाई गई थी। इस संबंध में, यह प्राधिकरण अपने पूर्ववर्ती आदेश सं. टीएमपी/63/2003-एमओपीटी दिनांक 22 जून, 2004 में स्पष्ट कर चुका है कि पत्तन द्वारा लागू की गई शर्त प्रचालन में कार्गो के संग्रहण में विलंब और स्टैक-यार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्गो वाले पोतों को ही पत्तन में प्रवेश की अनुमति के मुद्दे को देखने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन को दिए गए निर्देश पर आधारित थी। यह देखा गया था कि चूंकि पत्तन ने पाया था कि पार्सल आकार के 90 प्रतिशत की उपलब्धता इसके प्रयोजन को पूरा कर देगा, इसलिए इस संबंध में इस प्राधिकरण का और आगे अनुमोदन जरूरी नहीं समझा गया था।

किन्तु, चूंकि एमओपीटी ने यथास्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के दरमान में निर्धारित (तत्कालीन) शर्तों के साथ इसे इस संबंध में पत्तन से प्राप्त होने वाले संशोधित प्रस्ताव पर अंतिम निर्णय लिए जाने तक जारी रखने के लिए एमओपीटी को निर्देश दिया था।

(ख) इस आदेश के निर्वर्णन पर कुछ भ्रम पैदा हुए। एमओपीटी ने वर्ष दिसम्बर, 2002 में जारी किए गए अपने परिपत्र के अनुसार ईएलटी योजना को 1 अक्टूबर, 2004 से इस विशिष्ट शर्त के साथ तदर्थ अनुमोदन दिए जाने तक इस तथ्य के बावजूद जारी रखा था कि इस प्राधिकरण ने जून, 2004 के अपने आदेश में पत्तन से विशेष रूप में यह अपेक्षा की थी कि यथास्थिति बनाए रखी जाए और इसके (तत्कालीन) मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित ईएलटी योजना को जारी रखा जाए। आदेश के मूलतः निर्वर्णन के मद्देनजर इसके द्वारा संग्रहित सभी प्रभार वापस करने का जीएमओईए का अनुरोध एमओपीटी स्वीकार कर चुका है।

आदेश के भिन्न-भिन्न निर्वर्णन के कारण पिछली अवधि की अधिक बिल राशियों के मुद्दे पर जीएमओईए और एमओपीटी के बीच कोई सहमति नहीं बन पाई और सर्वसम्मति से यह सहमति बनी कि यह मामला कैसेले के लिए इस प्राधिकरण पर छोड़ दिया जाए।

(ग) जून, 2004 के आदेश में कहा गया था कि पत्तन केवल ऐसे पोतों को अनुमति दे सकता है जिनके पास स्टैक-यार्ड में पार्सल आकार का 90 प्रतिशत हो, तथापि, वास्तविक निष्पादन को प्रभावित करने वाली ऐसी वृद्धि लागू करते समय, न्यूनतम स्तर के परिकलन में तदनुकूपी परिवर्तन भी किया जाए। वास्तविक निष्पादन में पर्याप्त कार्गो के चट्टा लगाने संबंधी इस शर्त को लागू करते समय, एमओपीटी ने न्यूनतम स्तर में कोई तदनुकूपी समायोजन नहीं किया था।

चूंकि प्रयोक्ताओं की आपत्तियां दूरी करनी थीं और एमओपीटी के अनुरोध पर भी जून, 2004 के आदेश में अपेक्षा की गई थी कि यथास्थिति बनाए रखी जाए और पत्तन को निदेश दिया गया था कि अगस्त, 2002 में अनुमोदित इसके दरमान में यथा निर्धारित ईएलटी योजना की शर्तों को लागू रखा जाए।

उपयुक्त स्थिति के मद्देनजर, दिसम्बर, 2002 में परिपत्र के जारी होने की तारीख से बीच की अवधि के लिए न्यूनतम स्तर में कोई तदनुकूपी समायोजन किए बिना वास्तविक निष्पादन में स्टैक-यार्ड में कार्गो के संग्रहण के

बारे में एमओपीटी द्वारा 1 अक्टूबर, 2004 से प्रभावी इस शर्त को इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट तदर्थ अनुमोदन प्रदान किए जाने तक विशिष्ट शर्त लागू करना इस प्राधिकरण के जून, 2004 के आदेश में दिए गए निर्णय के अनुसार नहीं पाया गया है। ऐसी स्थिति में, एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस अवधि के लिए वसूल की गई अधिक बिल राशि तत्संबंधी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता असोसिएशनों को वापस करे।

- (iv) गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन ने पर्याप्त कार्गो के संग्रहण की शर्त को लागू करने पर शुरु में आपत्ति उठाई थी। तत्पश्चात, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन (जीएमओईए), भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी असोसिएशन (आईएनएसए) और मुरुगांव शिप्स एजेंट्स असोसिएशन (एमएसए) और पत्तन के सदस्यों की संयुक्त समिति में, घुमाव समय परिगणित करते समय स्टैक यार्ड में 90 प्रतिशत कार्गो संग्रहण की शर्त विनिर्दिष्ट करने के बारे में सभी प्रयोक्ता असोसिएशनों में सहमति बन गई थी। इस मुद्दे पर सभी प्रयोक्ता असोसिएशनों और पत्तन के बीच सहमति के आधार पर, एमओपीटी के अनुरोध पर इस प्राधिकरण ने प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए 1 अक्टूबर, 2004-05 से पर्याप्त कार्गो के संग्रहण की इस विशिष्ट शर्त को इस शर्त पर तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था कि पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अंतिम समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बनाए रखा जाए।

पत्तन के अनुरोध और सभी प्रयोक्ताओं में बनी सहमति के आधार पर प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए यह तदर्थ अनुमोदन अनुवर्ती दो प्रचालन वर्षों अर्थात् 2005-06 और 2006-07 के लिए विस्तारित भी किया गया था।

चूंकि पर्याप्त कार्गो की उपलब्धता की शर्त विनिर्दिष्ट करने के लिए ईएलटी योजना में संशोधन पिछले तीन प्रचालन वर्षों से पहले ही लागू किया जा रहा है, और सभी संबद्ध प्रयोक्ता इस व्यवस्था पर सहमति व्यक्त कर चुके हैं, इसलिए इस प्राधिकरण को वर्तमान ईएलटी योजना में इस शर्त को शामिल किए जाने के लिए अंतिम अनुमोदन इस शर्त पर प्रदान किया है कि पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अंतिम समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक लागू किया जाए। ईएलटी योजना में यह संशोधन हाल ही में अनुमोदित एमओपीटी के संशोधित दरमान में शामिल किया जाता है।

- (v) एमओपीटी द्वारा उठाया गया दूसरा मुद्दा इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सूत्र के अनुसार अंतिम सीमा परिकलित करने के लिए पांच वर्षों की अवधि के लिए पिछले आंकड़ों की अनुपलब्धता है। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सूत्र के अनुसार दो तत्व अर्थात् औसत दैनिक लदान दर और औसत बर्थिंग-पूर्व विराम है जिसके लिए पिछले पांच वर्षों के आंकड़ों की आवश्यकता होती है।

पिछली अवधि के आंकड़ों की उपलब्धता में बाधा के मद्देनजर, एमओपीटी ने पिछले दो वर्षों के उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए अंतिम सीमा के परिकलन की अनुमति देने का अनुरोध किया है। यही प्रक्रिया अनुवर्ती वर्षों के लिए तब तक अपनाने का प्रस्ताव किया गया है जब तक पिछले पांच वर्षों के

आंकड़ों की गणना करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित ईएलटी सूत्र के अनुसार अंतिम सीमा के परिकलन के लिए पिछले पांच वर्षों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हो जाते।

इस बिंदु पर जीएमओईए को छोड़कर किसी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है। जीएमओईए ने प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए पिछले दो वर्षों के आंकड़ों पर विचार करने के लिए पैरामीटरों में से एक अर्थात् बर्थिंग-पूर्व विराम समय के संबंध में एमओपीटी के सुझाव पर भी सहमति व्यक्त की है। परंतु इसने यही तर्क इन आधारों पर औसत लदान दर के परिकलन के लिए भी लागू किए जाने से इकार किया है कि इस पैरामीटर के परिकलन के लिए पांच वर्षों की अवधि के लिए पिछले आंकड़े उपलब्ध हैं।

अंतिम सीमा निर्धारित करते समय पिछले पांच वर्षों के आंकड़ों पर विचार करने के मुख्य कारण अलग-अलग वर्षों में भिन्नताओं को बराबर करना है।

अंतिम सीमा पर पहुंचने के लिए शामिल विभिन्न पैरामीटरों के लिए विभिन्न समय अवधि के आंकड़ों पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा। इसलिए, साधारणता और एकरूपता के लिए, पिछले पांच वर्ष के आंकड़ों की अपेक्षा वाली अंतिम समय सीमा के परिकलन में शामिल सभी पैरामीटरों के लिए समान अवधि के लिए पूर्वकाल से संबंधित आंकड़ों पर विचार किया जाता है।

वास्तव में, पिछले पांच वर्षों के आंकड़ों की उपलब्धता के अभाव में, यह प्राधिकरण प्रचालन वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः दो वर्षों, तीन वर्षों और चार वर्षों के पिछले आंकड़ों पर विचार करने के लिए एमओपीटी को अनुमति प्रदान करने के आधार पर अंतिम सीमा के परिकलन के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान कर चुका है।

इस स्थिति के मद्देनजर, इस संबंध में प्रचालन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए तदर्थ आधार पर प्रदान किए गए अनुमोदन को नियमित किया जाता है। यह विदित हो कि यह अनुमोदन केवल एक अंतरिम अवधि के लिए है जब तक पिछले पांच वर्षों की अवधि संबंधी आंकड़े पत्तन को उपलब्ध नहीं हो जाते।

वर्ष 2007-08 के लिए ईएलटी योजना के प्रचालन के लिए, पिछले पांच वर्षों के आंकड़े पत्तन के पास उपलब्ध होंगे और इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित ईएलटी सूत्र प्रचालन वर्ष 2007-08 से आगे लागू किया जा सकेगा।

13. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण पहले तदर्थ आधार पर अनुमोदित खंड (ग) 1 और 11 के लिए सांझा टिप्पणियों के अधीन टिप्पणी सं. 13 में निर्धारित ईएलटी योजना में संशोधन को अंतिम अनुमोदन प्रदान करता है और निम्नलिखित अन्य निर्णयों को अनुमोदन प्रदान करता है:

(i) अगस्त, 2002 में अनुमोदित दरमान में भाग-I पोत संबंधित प्रकार के अधीन खंड (I) और (II) के अंतर्गत निर्धारित टिप्पणी सं. 13 (ii) को हटाया जाता है और 30 अक्टूबर, 2006 को अनुमोदित संबंधित दरमान निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाता है:

“ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय की गणना संबंधित नियंत्रक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर पर्याप्त कार्गो अर्थात् पार्सल आकार का 90 प्रतिशत की उपलब्धता और नौभरण के लिए तैयार होने के समय से शुरू होगी और कार्गो प्रचालन के पूरा होने पर बर्थ से प्रस्थान के समय समाप्त होगी।”

(ii) प्रचालन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए ईएलटी योजना को पहले प्रदान किया गया तदर्थ अनुमोदन नियमित किया जाता है।

(iii) एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पत्तन द्वारा यह शर्त लागू करने से लेकर वर्ष 2004-05 के लिए योजना को पहले प्रदान किए गए तदर्थ अनुमोदन के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की अवधि के लिए पर्याप्त कार्गो के संग्रहण की शर्त लागू कर वसूल की गई अधिक बिल राशि वापस करे।

अ. ल. बोंगिस्वार, अध्यक्ष  
[विज्ञापन/III/IV/143/06-अस.]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 11th January, 2007

No. TAMP/55/2004-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****. Case No. TAMP/55/2004 – MOPT****Mormugao Port Trust (MOPT)**

-----

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 29th day of December 2006)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme.

2.1. This Authority had passed an Order on 24 November 1998 prescribing an efficiency linked increase in the vessel related charges at the MOPT. The ELT scheme was revised by this Authority vide its Order dated 31 August 2000. This scheme was also incorporated in the Scale of Rates notified by this Authority in September 2002.

2.2. The MOPT found that in most of the cases inspite of high loading rate achieved at the MOHP, many vessels exceeded the cut-off limit prescribed under the scheme due to delay in aggregating of cargo by the Shippers. Consequently, the port had to forgo its incentive on account of reasons not attributable to the port thus resulting in financial loss (if compared to premium earned under the original ELT Scheme). It had, therefore, represented to this Authority to review the formula for excluding the pre-berthing detention time attributable to the Shippers.

2.3. While rejecting the representation of the MOPT for a review of the existing ELT Scheme, this Authority had, *inter alia*, observed that the financial loss reported by the MOPT was in fact the notional loss in reference to what the port would have earned under the notional scheme. As regards delay in aggregating of cargo by the Shipper, this Authority in its Order dated 20 September 2001 observed that the possible delay in aggregating cargo by the shipper should be tackled by the port operationally. The port could admit only such vessels to enter the port, which had adequate cargo for loading at the stack-yard, as certified to that effect by the concerned shipper.

3.1. In order to tackle the possible delay in accumulating the cargo, the MOPT had issued a circular on 24 December 2002 conveying to the trade that the turnaround time for the purpose of the ELT Scheme would be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack-yard. With reference to this circular, the Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) and Mormugao Ships' Agent's Association (MSAA) had submitted representations alleging that the MOPT had changed the method of computation of actual turnaround time without approval of the TAMP and had, therefore, requested this Authority to order withdrawal of the circular issued by the MOPT with retrospective effect.

3.2. The MOPT in September 2003 had earlier filed a proposal for revision of the ELT Scheme which was processed following the usual consultative process. At the joint hearing held in this case, the MOPT was advised to analyse the figures relating the last five years, which form the cut-off limit, to identify the cases in the past not satisfying the newly introduced condition and to forward an agreed proposal within a month in consultation with GMOEA and MSAA.

3.3. In response, the MOPT requested to maintain status quo and stated that revised agreed proposal would be filed after two months. This Authority, therefore, passed an Order on 22 June 2004 closing that case as withdrawn and decided to consider the revised proposal when received afresh. In the said Order, this Authority held that the port may admit only such vessels which have 90% of parcel size at stack-yard; however, while introducing such a condition affecting the actual performance, a corresponding change should also be made in computing the benchmark level. However, since the MOPT had requested to maintain status quo, this Authority did not find it necessary to dwell on this issue further and allowed the MOPT to continue with the ELT scheme approved in the Order of August 2002. The revised proposal was to be considered afresh.



4.1. In this back-drop, the MOPT has submitted the proposal in September 2004 for revision of the ELT Scheme.

4.2. The MOPT has made the following submissions in its proposal:

- (i). The ELT formula prescribed by the TAMP suggested five year period for calculation of "cut-off limit" so that any variations in waiting time of vessels get evened out over a period of five years. The waiting time of vessels on account of non-accumulation of any cargo, has, however, gone abnormally high during the year 2002-03 as a result it does not get evened out thus creating anomalous situation. Applying the cut-off limit based on five years data will pose a serious problems to the port in terms of loss of revenue, therefore, it is essential to revise the formula for computation of cut-off limit.
- (ii). The joint committee constituting members from the Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA), Indian National Shipowners' Association (INSA) and the Mormugao Ships' Agent's Association (MSAA) have held several meetings in this regard and have come to a consensus on the following points:
  - (a). The stipulation of 90% cargo accumulation for the purpose of arrival time is agreeable.
  - (b). As per the TAMP formula, the average cut-off time has to be worked out based on the data for past 5 years. Since the data are not available for the past 5 years, for the operational year 2004-05, the cut-off limit may be worked out based on the past 2 years actuals.
  - (c). On the representation of the users to rework the cut-off time, based on the old formula prescribed by this Authority, the port held a view that it could not be done as the past data for 5 years as per TAMP's ELT Scheme is not available. Further, due to more number of vessels arriving now without accumulation of cargo, an abnormality has come into play and variations do not get evened out. Port also would incur heavy loss for no fault of it.

4.3. The MOPT has pointed out that it will incur heavy financial loss for majority of vessels if the existing ELT Scheme is allowed to continue. It has, therefore, requested to approve revision of the existing ELT Scheme with admittance of vessels with 90% cargo and fixing the cut-off time for pre-berthing detention based on the past two years data for the year 2004-05. Accordingly, the average cut-off limit for pre-berthing detention was worked out at 0.81 days for the operational year 2004-05. The MOPT has informed that the relevant users have agreed to consider arrival time of vessel when 90% of cargo is accumulated in the stack-yard and to work out cut-off limit based on the past 2 years' actuals. The minutes of the Joint Committee meeting also confirms this position.

4.4. In view of the exigencies expressed, and the consensus position reported by the MOPT, this Authority granted *ad hoc* approval to the following proposed arrangement for the year i.e. 2004-05:

- (i). The pre-berthing detention time included in the turnaround time for the purpose of ELT Scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of parcel size in the stack-yard and ready for shipment.
- (ii). Cut-off limit for the year 2004-05 to be worked out based on past two years actuals.
- (iii). Since a condition about availability of 90% of parcel size at stack-yard is to be applied for measuring actual performance, the same yardstick should be maintained while determining the cut-off time with reference to the past actuals.

5. In the meanwhile, there was a reference from the GMOEA pointing out that the MOPT continues to implement the ELT Scheme as per its circular issued in the year 2002 despite the fact that this Authority in its Order dated 22 June 2004 has specifically ordered to maintain status quo and continue the ELT Scheme as prescribed in its existing SOR. The MOPT has also rejected its request for refund of the all charges wrongly collected by it in view of wrong interpretation of the TAMP's Order.

Since the MOPT intends to continue the ELT Scheme as per its earlier circular without giving effect to the said TAMP Order, it has requested this Authority to intervene and clarify the matter. It has been decided to deal with this reference alongwith the instant proposal filed by the MOPT.

6.1. Accordingly, a copy each of the proposal of the MOPT and the reference received from the GMOEA were circulated to various concerned port users / representative bodies of port users for their comments. The reference received from the GMOEA was also forwarded to the MOPT seeking their comments. We have not received any pointed response from the MOPT so far in this regard.

6.2. We have not received comments on the MOPT proposal from any users other than the GMOEA. A copy of the comments received from the GMOEA was forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has not furnished any specific comments on the points made by the GMOEA.

7.1. Subsequently, the MOPT has informed that the cut-off limit under the ELT Scheme for the operational year 2004-05 was computed based on the past two years actuals and reckoning availability of 90% cargo at stack-yard ready for shipment. The *ad hoc* approval to this condition in the ELT Scheme is going well without any complaint from GMOEA, MSAA and INSA. Since the case has not been finalised and the scheme was to be applied from October 2005 for the operational year 2005-06 also, it has requested this Authority to extend the *ad hoc* approval to the existing scheme for the year 2005-06. It has stated that two main parameters for determining the cut-off limit i.e. average pre-berthing waiting time per ship and average daily loading rate based on past 3 years data works out to 0.69 days and 57461 million tonnes respectively to be reckoned with for the operational year 2005-06.

7.2. The letter of MOPT was forwarded to the concerned user organisations for obtaining their comments for implementing the proposed arrangement from October 2005 onwards for the operational year 2005-06.

7.3. The Goa Chamber of Commerce and Industry agrees to accept this proposal of the MOPT for the year 2005-06 the TAMP has already granted *ad hoc* approval to the proposal for the year 2004-05. It is only extension of the same principle on the basis of past three years (in the absence of past 5 years data). In any case it does not have any cost effect on the vessels loaded at MOHP.

The GMOEA has reiterated its earlier comments. It has no objection to accept past two years data for the computation of average pre-berthing detention time. It has, however, pointed that the other parameter involved in the computation of the "cut-off limit" formula (i.e. average daily loading rate) should be based on the past 5 years data and not on the past 2 years data since these two elements of the formula are independent ones and do not influence each other.

8. It was decided to allow the *ad hoc* approval granted for the ELT for the year 2004-05 to continue for the year 2005-06 subject to determination of cut-off limit based on the immediate past three years' actuals as proposed by the MOPT till the subject proposal is finally disposed off.

9.1 A joint hearing in this case was held on 5 July 2006. At the joint hearing, the MOPT introduced the proposal. The GMOEA made a slide presentation on the MOPT proposal reiterating its earlier submission. Apart from this, at the joint hearing the MSAA made its submissions.

9.2. As decided in the joint hearing, Mormugao Port Trust was advised to hold further discussion with the Goa Mineral Ore Exporters' Association for considering the pre-berthing detention time on a five year average and about refund of excess billing made in the past due to non-adjustment of norm by MOPT.

9.3. The MOPT in reply has informed that it had convened a meeting with the GMOEA to discuss and sort out all the issues raised by them including alleged non-supply of information. It has forwarded a copy of the minutes of the said meeting. As regard the pre-berthing detention time adopted by the port and the alleged excess billing, it was unanimously agreed to leave it to the good offices of the TAMP to decide it one way or the other.

10.1. Subsequently, in the line with the earlier proposal, the MOPT has requested this Authority to approve the existing ELT Scheme for the year 2006-07 also since the operational year for this scheme was to commence from 1 October 2006.

10.2. This Authority allowed the *ad hoc* approval granted for the ELT Scheme for the year 2005-06 to continue for the year 2006-07 (starting from 1 October 2006) subject to the cut-off limit based on the immediate past four years' actuals as proposed by the MOPT. The MOPT was also advised to share the relevant data used for computation of the past average with the users and rectify a mistake observed in the reported average pre-berthing waiting time.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges for consideration:

- (i). The Efficiency linked tariff Scheme was last revised in August 2000 prescribing various conditionalities governing this scheme. As pointed out by the MOPT, the scheme has been working well since then without any major objections or complains from users except the issues relating to a condition introduced by the port requiring availability of 90% of cargo at the stack yard.

*Ad hoc* approval has also been granted to some of the modification proposed by the MOPT in the ELT scheme for the operational years 2004-05 to 2006-07 primarily with a view to accommodate the non-availability of relevant past data with the port.

- (ii). The MOPT within a year of implementing the revised ELT scheme in the year 2000, had pointed out that as per the approved scheme it had to forgo incentive due to reasons not attributable to it but due delay in aggregating cargo by shipper. Its request for review of the scheme was not considered favourably by this Authority and the port was also advised to admit only such vessels to enter the port which have adequate cargo for loading at the stack yard.

- (iii). (a). In order to tackle this operational issue, the MOPT had issued a circular in December 2002 conveying that the turnaround time for the purpose of the ELT Scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack-yard.

The GMOEA had initially raised objection on introduction of this condition by the MOPT without the approval of the TAMP. In this regard, this Authority in its earlier Order Number TAMP/63/2003-MOPT dated 22 June 2004 had clarified that the condition introduced by the port was based on the direction of this Authority to the port to tackle the issue of delay in aggregating of cargo operationally and admit only such vessels into the port which have adequate cargo for loading at the stack yard. It was observed that since the port had found that availability of 90% of the parcel size would serve its intended purpose, no further approval of this Authority was found to be necessary in this regard.

Nevertheless, since the MOPT had requested to maintain status quo, this Authority had directed the MOPT to continue with the (then) conditions prescribed in the Scale of Rates of the MOPT till final decision is taken on the revised proposal to be received from the port in this regard.

- (b). There appears to be some confusion on interpretation of this Order. The MOPT has continued to implement the ELT Scheme as per its circular issued in the year December 2002 till the *ad hoc* approval was given to this specific condition from 1 October 2004 despite the fact that this Authority in its Order of June 2004 had specifically required the port to maintain status quo and continue the ELT Scheme as prescribed in its (then) existing SOR. The MOPT has rejected the

request of the GMOEA for refund of all the charges collected by it in view of a wrong interpretation of the Order.

The GMOEA and the MOPT could not arrive at any consensus on the issue of excess billing for the past period due to different interpretation of the Order and have unanimously agreed to leave the matter to be resolved by this Authority.

- (c). The Order of June 2004 held that the port may admit only such vessels which have 90% of parcel size at stack-yard; however, while introducing such a condition affecting the actual performance, a corresponding change should also be made in computing the benchmark level. The MOPT had not made any corresponding adjustment in the benchmark level while effecting this condition about stacking of adequate cargo in the actual performance.

Since the objections of the users were found to have force and also at the request of the MOPT, June 2004 Order required status quo to be maintained and directed the port to continue to apply the conditions of the ELT scheme as prescribed in its Scale of Rates approved in August 2002.

In view of this position, the application of the specific condition by the MOPT about accumulation of cargo at the stack yard in the actual performance without making any corresponding adjustment in the benchmark level for the intermediary period from the date of issue of Circular in December 2002 till this Authority granted specific *ad hoc* approval to this condition with effect from 1 October 2004 is not found to be in line with the decision of this Authority in its Order of June 2004. That being so, the MOPT is advised to refund the excess billing made for this period to the respective user / user associations.

- (iv). The Goa Mineral Ore Exporters' Association had initially raised objection on introduction of the condition of accumulation of adequate cargo. Subsequently, in the joint committee represented by the members of the Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA), Indian National Shipowners' Association (INSA) and the Mormugao Ships' Agent's Association (MSAA) and the port, all the user associations have come to a consensus about stipulating a condition of 90% cargo accumulation at the stack yard while computing the turn around time. Based on the consensus amongst all the user association and the port on this issue, this Authority on the request of the MOPT had granted *ad hoc* approval to this specific condition of accumulation of adequate cargo from 1 October 2004-05 for the operational year 2004-05 subject to the condition that the same yardstick should be maintained while determining the cut-off time with reference to the past actuals.

This *ad hoc* approval for the operation year 2004-05 was also extended for the subsequent two operational years i.e. 2005-06 and 2006-07 based on the request of the port and consensus of all the users.

Since the modification in the ELT scheme stipulating the condition of availability of adequate cargo is already being implemented for the last three operational years, and all the concerned users have given consensus to this arrangement, this Authority is inclined to grant final approval for incorporation of this condition in the existing ELT scheme subject to the condition that the same yardstick should be applied while determining the cut-off time with reference to the past actuals. This amendment in the ELT scheme is incorporated in the revised Scale of Rates of the MOPT approved recently.

- (v). Another issue brought out by the MOPT is about non-availability of past data for five years period for computing the cut-off limit as per the formula prescribed by this Authority. There are two elements i.e. average daily loading rate and average pre-berthing detention for which past five years data are to required to be considered as per the formula prescribed by this Authority.

In view of the constraint in the availability of data for the past period, the MOPT has requested to allow the computation of cut-off limit for the operational year 2004-05 based on the data available for the past two years. The same procedure is proposed to be adopted for the subsequent years also till the time the data for the past five years becomes available for computation of cut-off limit as per the ELT formula prescribed by this Authority reckoning the past five years data.

None of the users have raised any objection on this point except the GMOEA. The GMOEA has also agreed to the suggestion of the MOPT to consider the past two years data for the operational year 2004-05 as regards one of the parameters i.e. pre-berthing detention time. But it has expressed reservation to extend this logic for computation of average loading rate on the grounds that the past data for five years period are available for computing this parameter.

The main reasons for considering past five years data while prescribing cut-off limit based is to even out the variations in the individual years.

It is not found appropriate to consider the data for a different time period for different parameters involved for arriving at the cut-off limit. Hence for sake of simplicity and uniformity, the data pertaining to the past is considered for the same period for all the parameters involved in the computation of cut-off limit requiring the past five years data.

Infact, this Authority has already granted *ad hoc* approval to the computation of cut-off limit on this basis allowing the MOPT to consider past data for two years, three years and four years respectively for the operational years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 in the absence of availability of past five years data.

In view of this position, the approval granted on an *ad hoc* basis in this regard for the operational years 2004-05 to 2006-07 is regularised. It has to be recognized that this approval is only for an interim period till the data relating for the past five years period becomes available with the port.

For the operation of the ELT scheme for the year 2007-08, data for the past five years will be available with the port and hence the ELT formula as prescribed by this Authority can be applied from the operational year 2007-08 onwards.

13. In the result, and for the reasons given above, this Authority grants final approval to the modification in the ELT scheme prescribed in Note No.13 under Notes common to Section (C) I and II earlier approved on *ad hoc* basis and approves the following other decisions:

"(i). **The Note No. 13 (ii) under Section (I) and (II) under Part-I Vessel Related Charges prescribed in the Scale of Rates approved in August 2002 is deleted and substituted by the following in the revised Scale of Rates approved on 30 October 2006:**

*"The turnaround time for the purpose of ELT scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter and close at the time of departure from berth on completion of cargo operation."*

(ii). The *ad hoc* approval granted earlier to the ELT scheme for the operational years 2004-05 to 2006-07 is regularised.

(iii). The MOPT is advised to refund the excess billing made by applying the condition of accumulation of adequate cargo for the period from introduction of the condition by the port till effective date of implementation of the *ad hoc* approval given to the scheme earlier for the year 2004-05.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[AVDT/III/IV/143/06-Exty.]